

068/2005 számú  
ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP

**MALEV** Hungarian Airlines

Repülésbiztonsági Osztály  
Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813

Esemény dátuma: 2005. 04. 21.	Esemény időpontja (LT): 03:15	Esemény helye: <i>New York (JFK)</i>
Értesítés vételének Dátuma: 2005. 04. 21.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 13: 55	Esemény besorolása: <i>Műszaki meghibásodás</i>
Légijármű típusa: <i>Boeing 767-200</i>	Légijármű lajstromjele: <i>HA-LHA</i>	Értesítő személye: <i>Személyzetvezénylő diszpécser, Típusfőpilóta</i>
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		Egyebek:
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka	<i>52 éves férfi</i>	<i>Nem volt.</i>
Első tiszt	<i>58 éves férfi</i>	
Egyéb hajózó	-----	
Légiutas kísérők száma	<i>7 fő</i>	
Szállított személyek (utasok) száma: <i>172 fő</i>	Szállított áru jellege: <i>érdektelen</i>	
Személyi sérülés történt: <i>nem</i>	Veszélyes: <i>nem</i>	

**I: Esemény leírása:**

2005. 04. 21-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgéppel a MA-093 járatszámú JFK-BUD járat teljesítéséhez kezdett.

A repülőgép JFK-i kifordítása és hajtóműindítása után, a személyzet két perc hajtóműjáratást követően a jobboldali hajtómű olajnyomásának 15 psi-ra a „CUTION” (sárga) színű mezőbe való leesését észlelte. Ezzel egyidőben az EICAS képernyőjén megjelent az „OIL LOW PRESS” hibauzenet is. A repülőgép parancsnoka a hibajelzés miatt visszagurult a forgalmi állóhelyre, és műszaki segítséget kért.

A DELTA AIRLINES műszaki szolgálata az állóhelyen átvizsgálta a jobb hajtóművet, és megállapította, hogy a jelzészabályozásról van szó, és a hibát a hajtómű olajnyomás csatlakozó kitisztításával megszüntette. Az ezt követő ellenőrzések végrehajtásának eredménye alapján a repülőgépet üzemképesnek minősítette.

A visszaúti járatot a repülőgéppel a kijelölt hajózó személyzet, utasokkal a fedélzetén, 80 perces indulási késéssel rendben teljesítette.

**II. Kivizsgálás:**

Az esemény vizsgálatát a PoLéBiSz a 874/2005 számú levelével üzemeltetői hatáskörbe utalta.

2.1. A hajózó személyzet a 1029304 számú AFL-en a hajtómű olajrendszerének meghibásodását az alábbiak szerint okmányolta:

„AFT ENG START APR 2MIN WE HAD R-ENG OIL LOW OIL PRESS INDIC. COME ON.  
79-02-19-02.”

2.2. A DELTA AIRLINES JFK-i műszaki szolgálata, a gép állóhelyre állása, és a hajtómű leállítása után, kinyitotta a jobb hajtómű burkolatát, és átvizsgálta a hajtóművet. A vizsgálata során megállapította, hogy a hajtómű alsó részén elhelyezett olajnyomás távadó „OIL PRESS X-MITTER” elektromos csatlakozója eléggé szennyezett, és a csatlakozó hátsó részénél (BACK-SHELL) a vezetékek nem rögzíthetők biztonságosan és tartósan. A csatlakozót szétszerelték, kitisztították és a csatlakozó hátsó részét ideiglenes jelleggel annyira rögzítették, hogy az a bázis repülőtérig történő repülés során megbízható legyen. Javasolták a bázis repülőtérén a csatlakozó lecserélését.

2.3. A DELTA AIRLINES JFK-i műszaki szolgálata az elvégzett munkákat az AFL-en rögzítette és a repülőgépet üzemképesnek minősítette.

2.4. A repülőgép BUD-re érkezését követően a BUD-i műszaki szolgálat átvizsgálta a repülőgépet, és a R-ENG olajnyomás távadó P/N: MS3457LS10SL3S csatlakozóját lecserélte, de raktárhiány miatt a csatlakozó hátsó részét (BACK-SHELL) lecserélni nem tudta, ezért a cserét a 01124 számú RMI (Előjegyzett munkalap) felvételével elhalasztotta, NEXT „A” Check végrehajtási határidővel. A vezetékeket a csatlakozó hátsó részénél ideiglenes jelleggel olyan módon rögzítette, hogy a végleges javításig hibát ne okozhasson. A csatlakozó cseréje után a mérőrendszer üzemképességét hajtóműjáratással ellenőrizte, rendellenességet nem tapasztaltak.

2.5. A műszaki szolgálat a végrehajtott tevékenységeket a 1029305 számú AFL lapon az alábbiak szerint okmányolta:

„Connector Of ENG #2 Oil Press XMTR Is Replaced (D10982) Wires At The Back-Shell Are Temporarily



**Repaired .The Back-Shell Replcement And Wire Final Repaire Raised On RMI:01124.”  
„See SPWM20-63-14. Oil Press XMTR Tested By ENG Run Up, Found OK..”**

- 2.5. A meghibásodott csatlakozó adatai:
- **P/N: MS3457LS10SL3S** **S/N: Nincs**
  - **Megnevezése** **Olajnyomás távadó csatlakozó.**
  - **Repülőgépre való felépítés ideje:** **S/N hiánya miatt, nincs adat az ARMS-ban ,**
  - **Repülőgépről való leépítés ideje:** **2005.04.21.**
  - **A csatlakozó repülőgépen való össz üzemideje:** **S/N hiánya miatt, nincs adat az ARMS-ban.**
- 2.6. Az SzB 2005. 01. 01-ig visszamenőleg (négy hónapra) ellenőrizte a repülőgép üzemeltetési okmányait és az eseménnyel összefüggésbe hozható alábbi bejegyzést találta:
- **2005. 03. 14-én a MA-092 számú BUD-JFK járaton a jobb hajtómű olajnyomása 27-és 71 psi között váltakozott, és a R-ENG OIL PRESS jelzés bejelzett, és megjelent az EICAS képernyőjén a hibaiüzenet is.**
    - **A DELTA AIRLINES műszaki szolgálat a hajtómű olajnyomás távadó csatlakozóját „lazának” találta, melyet előírás szerint rögzített, és tájékoztatta a Malév Rt. műszaki szolgálatát, hogy a csatlakozót az állapota miatt le kellene cserélni. A csatlakozó cseréje 2005. 04. 21-ig, a tárgybéli repülőgép-eseményig, nem történt meg.**
- 2.7. A MALÉV Rt. műszaki szolgálat a csatlakozó hátsó részét a 2005. május 18-án elvégzett „A” CHECK során lecserélte.
- 2.8. Az RMO az JFK-i repülőeseményről a repülőgép hazaérkezése után a Repülőgépparancsnoki Jelentés kézhezvétele után értesült.
- 2.9. Az ARMS-ban rögzített adatok **2005. 04. 21-én 51785,6 óra, és 6760 ciklus.**
- 2.10. A repülőgép **1029305** számú **AFL** lapján, **51785 óra 35 perc, és 6760 ciklus** szerepelt.

**III. Következtetések:**

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a **2005. 04. 21-i HA-LHA** lajstromjelű **B 767-200** típusú repülőgép **JFK-i** műszaki meghibásodását, a jobb hajtómű olajnyomás távadó csatlakozójának meghibásodása okozta.
- 3.2. Az SzB a repülőgép jobb hajtómű csatlakozójának meghibásodását az üzemeltetés velejárójának tekinti, de az az álláspontja, hogy a csatlakozó cseréjét korábban, **2005. 03. 14-én a DELTA** műszaki szolgálat témában megküldött tájékoztatása alapján már el lehetett volna végezni.
- 3.3. Az SzB álláspontja szerint a műszaki szolgálat **2005. 04. 21-i** hibajavító és javítást okmányoló tevékenysége jó volt.
- 3.4. Az SzB megállapította, hogy **nem volt eltérés, a repülőgép AFL-en a hajózók által vezetett, és az ARMS által rögzített üzemidők között.**

**IV. Javaslatok:**

- 4.1. Az SzB, a **2005. 04. 21-i BUD-i** hibajavítás után egyéb megelőző intézkedés kiadására nem tesz javaslatot.
- 4.2. Az SzB javasolja, hogy azokban az esetekben, amikor a Malév Rt.-vel szerződéses kapcsolatban lévő külső karbantartó szervezet, a Malév repülőgépek műszaki állapotával kapcsolatosan tájékoztatást, információkat ad, azt minden esetben hivatalból kapja meg a MÍG Mérnökszolgálati Osztály témában érintett szakmérnöke is, hogy a szükséges intézkedést meghozhassa.
- 4.3. Az SzB javasolja a **2005. 04. 21-i JFK-i** gurulás megszakítás vizsgálati anyagának érintett területek előtti oktatólagos ismertetését.

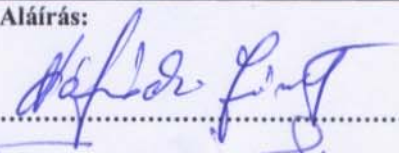
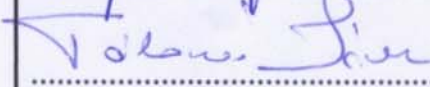
**V: Kockázati osztály:**

Az SzB a repülőgép 2005. 04. 21-i JFK-i gurulás megszakítás „C” közepes kockázati osztályba sorolta.

**VI: Az eset vizsgálatát elvégezte:**

Náfrádi József  
mb. RMO Vezető  
Táborosi János  
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:

  
.....  
  
.....

Dátum:

2005.06.22.

**VII: Tett biztonsági intézkedések:**

*Az SzB álláspontja szerint az esemény kapcsán, azonnali intézkedés kiadására nem volt szükség.*

**A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:**

Táborosi János  
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:

.....

Dátum:

Lapszám: 3